

BỘ GIAO THÔNG VẬN
TẢI
Số: 185-TT/PC

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 26 tháng 9 năm 1983

THÔNG TƯ

CỦA BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI SỐ 185-TT/PC NGÀY 26-9-1983

HƯỚNG DẪN THI HÀNH ĐIỀU LỆ BẢO VỆ ĐƯỜNG BỘ

Ngày 21-12-1982 Hội đồng Bộ trưởng đã ra nghị định số 203-HĐBT ban hành Điều lệ bảo vệ đường bộ. Căn cứ vào điều 22 của Điều lệ, Bộ giao thông vận tải ban hành thông tư hướng dẫn và giải thích thêm để các ngành, các cấp, các đơn vị và mọi công dân thi hành đúng tinh thần nội dung của Điều lệ.

A. MỤC ĐÍCH, Ý NGHĨA.

Các hệ thống đường bộ trong toàn quốc ngày càng được củng cố và mở rộng để đáp ứng với sự phát triển kinh tế, bảo vệ quốc phòng và sự đi lại của nhân dân. Do vậy việc bảo vệ các hệ thống đường bộ rất quan trọng, là nghĩa vụ của các ngành, các cấp, các đơn vị kinh tế - quốc phòng và mọi công dân để bảo đảm giao thông được an toàn thông suốt trong mọi tình huống. Trong thời gian qua việc bảo vệ cầu, đường, phà phao... ở các địa phương chưa được đề cao và chú trọng thường xuyên nên đã để xảy ra nhiều vụ vi phạm như xây dựng nhà cửa, công trình,... sát bên đường, ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái xe, cản trở việc mở rộng đường sá; họp chợ, phơi phóng, để vật tư hàng hoá... Ngay trên lề mặt đường gây cản trở giao thông. Nghiêm trọng hơn là việc lấy cấp gỗ, đá, cọc tiêu, biển báo... của các công trình đường bộ đang khai thác, đe dọa đến sự ổn định của công trình và sự an toàn của các phương tiện vận tải, nhân dân qua lại.

Nguyên nhân cơ bản của những vi phạm trên là do chưa xác định được trách nhiệm phải bảo vệ tài sản xã hội chủ nghĩa của mọi người.

Do đó Điều lệ bảo vệ đường bộ được Hội đồng Bộ trưởng ban hành có ý nghĩa rất lớn và là cơ sở pháp lý để tăng cường công tác bảo vệ và ngăn chặn, xử lý mọi vi phạm đến các công trình của đường bộ.

B) HƯỚNG DẪN VÀ GIẢI THÍCH MỘT SỐ ĐIỂM CỦA ĐIỀU LỆ

I. NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG.

1. Trách nhiệm bảo vệ (điều 1,2).

Các hệ thống đường bộ là tài sản xã hội chủ nghĩa và chiếm vị trí rất quan trọng trong nền kinh tế quốc dân nên mọi tổ chức và công dân có nghĩa vụ bảo vệ - mà không chỉ riêng thuộc trách nhiệm ngành giao thông vận tải, để bảo đảm giao thông đường bộ luôn được trật tự, an toàn, thông suốt và thuận tiện cho việc cải tạo, mở rộng đường sá sau này.

Tuy vậy các Sở giao thông vận tải, liên hiệp các xí nghiệp và xí nghiệp liên hợp xây dựng giao thông khu vực (sau đây gọi tắt là các cơ quan quản lý đường bộ) phải là nòng cốt trong việc giữ gìn, bảo vệ đường sá; đồng thời phối hợp chặt chẽ với các ngành có liên quan để tuyên truyền, giáo dục rộng rãi trong cán bộ, công nhân viên, lực lượng vũ trang và nhân dân quán triệt để thực hiện điều lệ nghiêm chỉnh. Tất cả các tổ chức, cá nhân xâm phạm hoặc gây hư hại đến các công trình giao thông đều bị xử lý thích đáng.

2. Những công trình phải bảo vệ (điều 3).

Điều lệ quy định những công trình giao thông đường bộ phải được bảo vệ. Trong đó cần phải chú ý tới các công trình, cầu lớn vì có những công trình phụ ở xa công trình chính như hồ neo - cầu cáp, cầu treo, cầu phao, trụ chống va trôi... cũng phải được bảo vệ chu đáo và các công trình sau đây:

a) Đường vòng, đường tránh cầu, bến phà phụ và bến dự phòng.

Tại một số cầu, bến phà giao quan trọng trong cuộc chiến tranh chống Mỹ, cứu nước có xây thêm các đường vòng, đường tránh cầu, bến phà phao dự phòng để bảo đảm giao thông liên tục, kịp thời trong mọi tình huống. Trong tình hình vừa sản xuất vừa sẵn sàng chiến đấu hiện

nay, các công trình này vẫn phát huy tác dụng; các cơ quan quản lý đường bộ trên phương án bảo đảm giao thông (kể cả khi phải phục vụ xe quá tải, quá khổ...) kiểm tra lại các đường vòng tránh cầu, bến phà dự phòng đã có và lựa chọn giữ lại ở mỗi cầu lớn một đường vòng tránh - ở mỗi bến phà phao một hay hai bến phà dự phòng còn tốt sau đó thông báo cho chính quyền sở tại biết để cùng phối hợp bảo vệ chu đáo bảo vệ khi cần thiết sử dụng được ngay.

b) Rãnh đỉnh, lá chắn dòng nước,

Những công trình này có tác dụng ngăn cản và vướng dòng nước trong mùa mưa lũ chảy theo hướng quy định để bảo vệ cầu, đường, bến phà phao, tường kè chắn đất... không bị sụp lở, xói mòn hay trôi đổ.

Rãnh đỉnh, lá chắn dòng nước ở xa công trình cần được bảo vệ, lại phát huy tác dụng theo mùa nên phải kiểm tra khơi rãnh sửa chữa trước mùa mưa lũ và phổ biến cho nhân dân xung quanh biết rõ tác dụng để không san lấp rãnh hoặc lấy đá của lá chắn.

c) Các công trình phụ trợ.

Những công trình này nhằm bảo đảm cho việc lưu thông, quản lý, khai thác đạt hiệu quả cao và an toàn cho xe cộ, bộ hành trên đường. Bao gồm:

- Trạm kiểm soát giao thông, trạm phân luồng hướng dẫn giao thông
- Những nhà chờ xe ở dọc đường,
- Những đoạn tránh xe chỗ nền mặt đường hẹp.
- Bãi để vật liệu, xe máy thi công sau mỗi ngày làm việc (tránh để trên lề mặt đường làm cản trở giao thông),

Các ụ đất đắp hai bên đường (ở ngoài nền đường) để trồng cây, vườn ươm cây của đơn vị quản lý đường...

3. Phạm vi áp dụng điều lệ (điều 4)

Điều lệ quy định áp dụng cho các hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh và đó là những tuyến đường quan trọng của quốc gia và địa phương cần phải được bảo vệ với mức độ cao nhất bảo đảm luôn luôn thông suốt và an toàn.

Đối với các hệ thống đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng các Sở giao thông vận tải tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố, đặc khu trực thuộc trung ương

(sau đây gọi tắt là Ủy ban nhân dân tỉnh) quy định cụ thể về phạm vi hành lang bảo vệ và các biện pháp bảo vệ trên nguyên tắc chung của điều lệ này, như sau:

a) Về phạm vi hành lang bảo vệ:

- Đối với đường, nói chung là dưới 10 mét tính từ chân mái đường đắp và từ mép đỉnh mái đường đào trở ra hai bên. Khoảng cách cụ thể sẽ căn cứ vào tình hình địa chất thủy văn và yêu cầu an toàn giao thông để quy định nhưng không được nhỏ dưới 5 mét.

Tuyến đường nào địa phương đã có kế hoạch mở rộng được cấp trên phê chuẩn sẽ quy định hành lang bảo vệ cho thích hợp nhưng tối đa là 10 mét.

Đối với hệ thống đường đô thị thì những phố, đường giao thông có vỉa hè thì hành lang bảo vệ là bề rộng của vỉa hè, còn những đường mà hai bên chưa xây dựng nhà cửa sẽ căn cứ vào quy hoạch đô thị để quy định phạm vi hành lang bảo vệ cho phù hợp với loại đường đô thị sau này.

- Đối với cầu, sẽ căn cứ vào mức độ yêu cầu về kỹ thuật của công trình cần phải được bảo vệ để quy định cho thích hợp.

- Đối với phía trên không: Nói chung theo như điểm 3, điều 7 của điều lệ đã quy định.

b) Về các quy định khác: Có thể vận dụng các quy định của điều lệ để áp dụng cho các hệ thống đường này.

Riêng đối với hệ thống đường đô thị thì cần quy định chặt chẽ hơn, đặc biệt chú ý nghiêm cấm việc đào bới mặt đường vỉa hè một cách tùy tiện; chiếm dụng vỉa hè, lòng đường làm nơi để vật liệu hàng hoá, phơi các thứ, họp chợ, bán hàng, đậu xe bừa bãi... Cần quy định cụ thể việc đi lại trên từng đường phố với các loại xe để bảo đảm giao thông được trật tự, an toàn, không xảy ra ách tắc và mất vệ sinh mỹ quan thành phố.

4. Trách nhiệm giữa Bộ giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh về việc bảo vệ đường bộ (điều 5 và 6).

Với trách nhiệm quản lý chuyên ngành và quản lý theo lãnh thổ, đối với việc bảo vệ các công trình giao thông đường bộ, Hội đồng Bộ trưởng đã quy định nhiệm vụ cơ bản giữa Bộ giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh.

Để bảo đảm việc thi hành điều lệ được nghiêm chỉnh, các cơ quan quản lý đường bộ ngoài việc quản lý, bảo dưỡng, sửa chữa cầu đường... thường xuyên, bảo đảm giao thông an toàn,

cần triển khai một số nhiệm vụ như sau:

- Tổ chức lực lượng tuần tra thường xuyên trên đường để phát hiện sớm những hư hỏng kịp thời sửa chữa và giám sát việc chấp hành các quy định của điều lệ này.
 - Để lực lượng tuần tra có hiệu lực khi thi hành nhiệm vụ, mỗi cán bộ, nhân viên phải có giấy uỷ nhiệm kiểm tra an toàn giao thông vận tải và phạt vi cảnh, băng đeo theo mẫu thống nhất của Bộ (trong thông tư số 175-PC ngày 21-9-1978 của Bộ hướng dẫn thi hành điều lệ phạt vi cảnh) và được phép lập biên bản xử lý các vi phạm đến các công trình giao thông đường bộ theo pháp luật hiện hành (tại điều 21 điều lệ).
 - Phối hợp với các ngành có liên quan như công an, quân sự, văn hoá thông tin, các đoàn thể và chính quyền các cấp huyện, xã ở ven đường quốc lộ, đường tỉnh hoặc trong thành phố, thị xã mở các đợt tuyên truyền với mọi hình thức, phổ biến rộng rãi những quy định của điều lệ bảo vệ đường bộ. Đôn đốc nhắc nhở, giám sát việc thực hiện của các cơ quan, xí nghiệp, mọi người và xử lý kịp thời những vụ vi phạm để đề cao pháp luật xã hội chủ nghĩa.
 - Kiểm tra, xác định trọng tải, khổ, giới hạn của từng tuyến đường, cầu cống, phà phao... để phục vụ cho các loại xe cơ giới qua trọng tải, qua khổ và xe xích đi lại an toàn, nhanh chóng để bảo vệ các công trình đường bộ. hàng năm các cơ quan quản lý đường bộ phải tổng hợp tình hình đường xá do mình quản lý báo cáo về Bộ. - Hàng năm có kế hoạch phòng chống thiên tai, địch phá hoại, bảo vệ các công trình giao thông, báo cáo Ủy ban nhân dân các tỉnh để giao nhiệm vụ cho các ngành, các đoàn thể, các cấp chính quyền hỗ trợ tích cực ngành giao thông vận tải khi cần thiết nhằm huy động lực lượng, vật tư, thiết bị. .. được nhanh chóng, lập lại giao thông trong thời gian ngắn nhất.
- Đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh giao cho các ngành, các cấp chính quyền phải quán triệt và nghiêm chỉnh thực hiện điều lệ này, nhất là những huyện, xã ở ven đường có trách nhiệm bảo vệ các công trình đường bộ, coi như là một trong những nhiệm vụ chính của Ủy ban. Trường hợp đặc biệt cần cấp đất đai để xây dựng công trình gì trong hành lang bảo vệ, trước khi duyệt cấp đất phải thống nhất với ngành giao thông vận tải.

II. NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ CÔNG TÁC BẢO VỆ

1. Phạm vi hành lang bảo vệ (điều 7).